

# Dès le 1er septembre, les voitures autonomes pourront circuler sur les routes françaises

*Martin Fort*

**ABONNÉS À** rentrée, les véhicules autonomes de niveau 3 seront autorisés à rouler en France. Mais pour autant, à cause du peu de modèles disponibles et de leur prix, il faudra attendre avant d'en croiser à tous les coins de rue.



*Dans les modèles de voitures autonomes commercialisables en France, le conducteur pourra enlever ses mains du volant, et détourner son regard de la route, dans certaines conditions. (FRANCOIS NADEAU / HANS LUCAS / HANS LUCAS VIA AFP)*

À partir du 1er septembre, le code de la route va s'adapter pour permettre en France la circulation des voitures dites « autonomes » de niveau 3 (sur une échelle de 0 à 5). Qu'est-ce que cela signifie ? Les conducteurs de véhicules qualifiés comme tels pourront, dans certaines conditions de route bien précises, lâcher les mains du volant et détourner le regard de la route. Ils devront néanmoins pouvoir intervenir sur la bonne marche de la voiture en moins de 10 secondes. Au

niveau 3, la conduite autonome reste donc limitée.

Dans un communiqué daté du 6 mai, Mercedes précisait ce que la technologie qu'elle a développée, intitulée « Drive Pilot », était capable de faire : « *Le système contrôle la vitesse et la distance et guide le véhicule dans sa voie. Le profil de l'itinéraire, les événements survenus sur l'itinéraire et les panneaux de signalisation sont tous analysés et pris en considération. "Drive Pilot" réagit également aux situations de circulation inattendues et les gère de manière autonome, par exemple au moyen de manœuvres d'évitement à l'intérieur de la voie ou en utilisant des manœuvres de freinage.* » Pour la marque allemande cela se traduit par la possibilité pour le conducteur de « *se relaxer ou de travailler pour gagner un temps précieux.* » Que se passe-t-il en cas d'accident ? « *Compte tenu du fait que dans un délai maximum de 10 secondes le conducteur doit pouvoir reprendre le volant, il ne sera pas possible de faire une sieste ou de jouer aux échecs en roulant* », précise tout de même Marie Albertini. Cette avocate spécialisée dans les risques industriels dans le cabinet PDGB éclaircit qui devra répondre de quoi en cas d'accident : « *La responsabilité du constructeur sera engagée quand le système de conduite autonome est en route et*

*qu'il n'y a pas eu d'alerte de sa part du pour signifier que le conducteur doit reprendre le volant.* »

Aussi, rendre la voiture « autonome » ne sera possible que dans certaines conditions très précises : « *sur les routes où les piétons et les cyclistes sont interdits et qui, de par leur conception, sont équipées de séparations physiques qui divisent le trafic circulant dans des directions opposées, et qui empêchent la circulation de croisement, à une vitesse maximale autorisée de 60 km/h* », explique la Délégation à la sécurité routière. Soit le portrait d'une autoroute ou d'un périphérique congestionné. Stellantis prépare ses voitures pour 2024 au plus tôt

Ce nouveau confort ne devrait bénéficier dans un premier temps qu'à de riches propriétaires de véhicules très chers. Déjà, car pour l'instant le choix de la voiture est limité, pour ne pas dire inexistant. Seul le constructeur allemand Mercedes, grâce à son dispositif « Drive Pilot », est habilité à commercialiser des véhicules autonomes de niveau 3. S'il faudra attendre la rentrée pour s'équiper en France, en Allemagne, cette technologie est à la vente depuis mai 2022. Mais celle-ci est facturée entre 5 000 et 7 500 euros et ne s'adapte que sur deux modèles, la classe S et le EQS, qui coûtent déjà autour de 100 000 euros...

*« Une évolution importante mais pas une révolution »*

D'autres marques de voitures devraient rentrer rapidement dans le jeu. Stellantis, qui regroupe notamment Citroën, Peugeot, Fiat et Jeep, prévoit d'équiper ses voitures dans deux ans. *« Le groupe travaille avec BMW sur un logiciel commun qui sortira en 2024 ou en 2025 »*, explique un membre de la communication du groupe automobile. *« L'idée, c'est de ne pas équiper uniquement les véhicules haut de gamme »*, continue-t-il même s'il concède que la possibilité de rajouter un système de conduite « autonome » sera d'abord réservée aux véhicules premium des différentes marques. Le logiciel se basera sur des caméras, des radars et une méthode de télédétection appelée LiDAR (développée par la société française Valéo) pour faire remonter par trois canaux différents les informations de la route.

À noter que les voitures électriques Tesla, célèbres pour les technologies qu'elles embarquent, sont considérées comme des voitures « autonomes » de niveau 2 et ne rentrent donc pas dans la catégorie dont il est question.

En conséquence, comme le dit l'avocate Marie Albertini, l'autorisation de circulation pour les véhicules autonomes de niveau 3 *« est une évolution importante mais pas une révolution »*. Elle imagine la suite : *« Ces voitures ne devraient pas déferler sur les routes françaises au 1er septembre. »* En plus du coût élevé des modèles et du manque de choix, les potentiels acheteurs ne manqueront pas de s'interroger sur les réels bénéfices de ce dispositif. ■

